



ANP

EFICIENCIA, INVERSIÓN
Y FUTURO DE LOS PUERTOS
DE URUGUAY

SUPLEMENTOS ESPECIALES EL PAIS

Pablo Genta

PRESIDENTE DE LA ANP

H

emos definido la misión institucional de ser parte de las cadenas logísticas regionales de pasajeros y carga, al servicio del desarrollo del Uruguay y la región. Para ello tenemos claro que necesitamos un sistema portuario más eficiente, competitivo y sostenible”, afirmó el presidente de la Administración Nacional de Puertos (ANP).

—¿Qué prioridades tiene su gestión?

—El gran objetivo de ANP es contribuir a consolidar a Uruguay como un centro de distribución logístico regional. Hemos definido la misión institucional de ser parte de las cadenas logísticas regionales de pasajeros y carga, al servicio del desarrollo del Uruguay y la región. Para ello tenemos claro que necesitamos un sistema portuario más eficiente, competitivo y sostenible.

En el inicio de este período definimos los “lineamientos estratégicos y objetivos prioritarios” y los compartimos con la estructura de la ANP y la comunidad portuaria. Queremos potenciar el diálogo institucional con todos los actores de la comunidad portuaria y muy en particular con el sector privado.

Si tuviera que resumir las prioridades diría que son la promoción de inversiones para acelerar el crecimiento y mejorar en infraestructuras portuarias, el dragado —que fue insuficiente en la gestión anterior—, el rediseño de la estructura organizacional y la carrera funcional —que tiene que ganar en eficiencia y mejor administración de los recursos—, y la planificación a largo plazo mediante un Plan Maestro con participación de la comunidad portuaria. Entendemos que hay que reforzar el trabajo de difusión a nivel regional de las oportunidades que genera el régimen de Puerto Libre. Es una herramienta valiosa para el desarrollo de nuevos negocios y la captación de inversiones. Este régimen permite la libre circulación de mercaderías en tránsito, sin trámites ni autorizaciones formales y con exoneración de tasas e impuestos, y habilita las operaciones de depósito, fraccionamiento, packaging y etiquetado, aportando valor logístico a la carga.

—¿Qué inversiones privadas se manejan?

—En este año estamos firmando contratos por inversiones privadas que superarán los



INVERSIÓN PRIVADA DE US\$ 100 MILLONES EN MONTEVIDEO

“Este año estamos firmando contratos por inversiones privadas que superarán los 100 millones de dólares, y esperamos que estén operativas entre 2027 y 2028 en el puerto de Montevideo”, aseveró a El País el presidente del organismo.

US\$ 100 millones y esperamos que estén operativas entre 2027 y 2028 en el Puerto de Montevideo. Para 2027 tendríamos otro tanto, en la medida que avance la licitación de la Terminal de Pasajeros de Montevideo. Todas las inversiones se alinean con nuestros objetivos y contribuyen a fortalecer o desarrollar infraestructuras y/o a incorporar nuevos negocios.

En todos los casos la ANP es la propietaria del espacio y de las infraestructuras y concede a los privados su operación. En concreto, se trata de un dique flotante e instalaciones en tierra para ofrecer servicios de reparaciones navales a la flota nacional e internacional que opera en el Atlántico Sur, que son unas 500 embarcaciones; una terminal especializada de graneles líquidos y biocombustibles para abastecer a los buques; un depósito especializado de krill para almacenar un volumen de 40 mil toneladas en los primeros años, y la remodelación de la terminal de pasajeros y la reconstrucción del muelle Maciel y áreas de circulación.

La terminal especializada de graneles líquidos ya tiene contrato firmado y en los próximos meses iniciará la construcción de tanques y obras asociadas. Son US\$ 70 millones con una concesión a 30 años y comenzará a operar en 2027.

El dique flotante también tiene contrato firmado. Estimamos que en un año tendremos las instalaciones en Capurro. Son US\$ 20 millones de inversión con una concesión a 20 años y estará operativo a partir de 2027. El depósito de krill es una inversión de US\$ 23,5 millones con una concesión a 20 años y comenzará a operar en 2027. Para la terminal de pasajeros, reconstrucción del muelle Maciel y

"EL GRAN OBJETIVO DE ANP ES CONTRIBUIR A CONSOLIDAR A URUGUAY COMO UN CENTRO DE DISTRIBUCIÓN LOGÍSTICO REGIONAL".



"QUEREMOS POTENCIAR EL DIÁLOGO CON LOS ACTORES DE LA COMUNIDAD PORTUARIA Y, EN PARTICULAR, CON EL SECTOR PRIVADO".

una nueva conexión con la ciudad se están finalizando los pliegos y se estará llamando a licitación pública este año. Esperamos adjudicarla en 2027 y creemos que la inversión superará los US\$ 100 millones.

—¿Qué otras acciones o inversiones tiene previstas para este año?

—Estamos estudiando inversiones que deben estar alineadas con la planificación estratégica de ANP. Está en proceso una convocatoria a interesados para asignar el uso de fondeo en la "Zona de Alijo y Complemento de Carga Punta del Arenal Sur" para realizar operaciones de trasbordo de graneles líquidos, incluidos combustibles, abarcando servicios de amarradero de barcasas. Luego prevemos convocar para establecer una nueva estación de transferencia para graneles sólidos en la misma zona. La experiencia ha sido muy exitosa de Punta del Arenal Norte donde los volúmenes de mineral de hierro movilizados superaron todas las expectativas y queremos seguir creciendo en capacidad de movilización de graneles. Con perspectiva regional nos proponemos captar nuevas cargas no solo a través de la Hidrovía sino también con el ferrocarril, conectando el Puerto de Montevideo con el sur de Brasil.

Por otra parte, hemos completado las gestiones ante Aduanas para habilitar el corredor logístico seguro que conectará el Puerto de Montevideo con la Terminal Multimodal Interior Puerto Seco de Rivera. En noviembre llegaron las primeras tres locomotoras del Grupo Ras de un total de siete, que van a ser utilizadas en servicios asociados con el Puerto de Montevideo. Esta integración multimodal es clave para la competitividad del país y creemos que es una opción estratégicamente muy interesante para crecer en captación

de cargas y en áreas dedicadas a la logística.

—¿Está previsto un plan de obras para el quinquenio? ¿Cuáles serían los énfasis?

—El plan de obras de ANP incluye dragado, nuevo Acceso Norte y Centro de Monitoreo, instalaciones eléctricas, conectividad y pavimentos en Montevideo, ampliación de la sala de embarque y nuevas pasarelas en la terminal de pasajeros de Colonia, entre otras.

La obra principal del quinquenio, que representa el 42% del total de las inversiones de ANP, se dedica al dragado en el Puerto de Montevideo y el canal de acceso, con medios propios y con terceros. En Colonia se completó en 2025 la adecuación energética para recibir al nuevo buque 100% eléctrico China Zorrilla. Se trata de una mega infraestructura eléctrica, con una inversión millonaria de ANP, Buquebus y UTE, que instalará a Uruguay como líder regional en transporte portuario sostenible. Ya se adjudicó una obra de más de siete millones de dólares para las instalaciones eléctricas del Puerto de Montevideo.

Por último, este año vamos a culminar la puesta en funcionamiento del nuevo Acceso Norte y Centro de Monitoreo en el Puerto de Montevideo. Ahora mismo estamos haciendo pruebas del software previas a su puesta en servicio y está prevista la capacitación al personal a cargo de ANP y la empresa Ciemsas. Es un sistema de 16 balanzas automatizadas con lectura de tags y matrículas, lo que permite trazabilidad en tiempo real de camiones y cargas. Hay un nuevo sistema de agendamiento para los camiones que estamos desarrollando con Inalog. Todo el acceso automatizado es único en América Latina y generará menores esperas, más seguridad, trazabilidad e integración de los sistemas de ANP y Aduanas.

Oportunidad

/Del latín op 'hacia' y portus 'puerto'./

Oportunidades para quienes ya trabajan en la terminal y para los 1500 nuevos puestos de trabajo. También para las empresas de transporte, los comercios y para los 2000 nuevos puestos de trabajo indirecto.

La oportunidad de que todos podamos volver, día tras día, con el pecho lleno de orgullo.

Porque trabajar en el puerto, es conectar nuestro continente con el resto del mundo.

TERMINAL CUENCA DEL PLATA



Antes de 2027 ANP realizará llamado por el Plan Maestro

La Administración Nacional de Puertos (ANP) va a realizar un nuevo Plan Maestro de todo el sistema portuario bajo su administración y con una visión conjunta, integrando todos los modos de transporte fluvial, ferroviario y terrestre.

“La experiencia a nivel de la dirección de planificación y como exsubsecretario de Transporte me enseña que ante una coyuntura de cambios acelerados la planificación de mediano y largo plazo se vuelve más incierta y a la vez más necesaria”, indicó a El País el presidente del organismo portuario, Pablo Genta.

Antes de fin de año, afirmó, el ente convocará a empresas consultoras para elaborar el Plan Maestro que incluye la consulta y participación de la comunidad portuaria. “El plan ayudará a definir las oportunidades de negocios, las áreas de expansión terrestre, marítima y fluvial, los desafíos de la transformación tecnológica, y a orientar el programa de inversiones a mediano y largo plazo”, explicó.

También va a constituir un insumo fundamental para el desarrollo del plan integrado de transporte y logística que impulsa el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP).

Puertos del interior. En general estos puertos “registran muy poca actividad, salvo algunas cargas específicas cuya logística incluye la utilización de los puertos fluviales del río Uruguay”.

Esta es la realidad de los puertos de Juan Lacaze, Fray Bentos, Paysandú y Salto, precisó el jerarca.

En Fray Bentos continúan las exportacio-

VARIAS OBRAS Y PROYECTOS EN LA MIRA

Genta señaló que se automatizará el ingreso del ferrocarril al puerto de Montevideo logrando vía libre y no interferir con otros tránsitos. “Este año se abordará la reconstrucción de aproximadamente 250 metros de vía férrea, para unir la red nacional con la red interna del puerto en la Rambla Sudamérica”. Luego, junto con el MTOP, “se activará la playa de maniobras próxima a la Estación General Artigas que tiene vías y un área de operaciones y espera de trenes sin tener que entrar al recinto portuario. Luego se conectarán los 9.000 metros de vías férreas portuarias con las terminales especializadas que lo requieran”.



El nuevo Plan Maestro proyecta integrar el transporte fluvial, ferroviario y terrestre.

nes de madera para la construcción con destino a la India. “A su vez, de concretarse alguno de los proyectos de hidrógeno verde, pensamos que Fray Bentos podría recibir la carga de proyecto”, estimó.

El Poder Ejecutivo aprobó que tanto Fray Bentos como Paysandú puedan tener actividad como puertos deportivos.

“En el primer caso estamos concretando un acuerdo con el Club de Remeros para desarrollar actividad náutica y así impulsar el turismo local”, aseveró.

Por otro lado, en la actual Rendición de Cuentas se propone traspasar los silos del viejo sistema nacional de silos en Nueva Palmira, Fray Bentos y Paysandú, del MGAP al MTOP y de este a la ANP. “Este cambio permitirá usarlos en actividades de comercio exterior de productores o industrias radicadas en la zona o en su defecto destinar el espacio para otros fines”, estimó Genta.

En La Paloma el organismo está iniciando el dragado para dar más operatividad al muelle y el canal de acceso y que pueda utilizarse

por barcos de pesca y embarcaciones de apoyo a la flota que está haciendo prospección petrolera y otras actividades en el Atlántico.

“Tuvimos que recuperar la draga que estuvo fuera de servicio durante más de tres años”, expresó.

Con carácter general, en el marco del Plan Maestro al año 2040, “esperamos identificar nuevas cargas y oportunidades de negocio que nos permitan aumentar el nivel de actividad en los puertos del litoral norte del país”.

Obras. En cuanto a las obras de la Terminal Cuenca del Plata (TCP), Genta precisó que éstas se retomaron hace unos meses y se reformuló el cronograma en dos fases. La primera finaliza en julio de 2027 e incluye 350 metros de muelle y 70.000 m2 de playa de contenedores. “Las grúas pórtico van a estar instaladas y operativas en noviembre e 2027. La segunda y última fase de obras finaliza en octubre de 2028 e incluirá el total de los 730 metros de muelle nuevo y la expansión de la playa de contenedores”, indicó el presidente de la ANP.

www.rioprac.uy

La Corporación Uruguaya de Prácticos del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico fue fundada el 9 de Octubre de 1907

Nuestro objetivo es alcanzar niveles técnicos profesionales de excelencia para brindar un servicio de calidad y seguridad

Somos una entidad que reúne a todos los Prácticos de Río titulados por el Estado, que está comprometida a cumplir con la prestación del servicio de practicaje

Buenos Aires 661 - Oficina 301 - Montevideo - UY
Tel: (+598) 29171466 - 29171521
oficina@rioprac.uy - www.rioprac.uy

OPERADOR LOGÍSTICO PORTUARIO

NOBLEZA NAVIERA S.A.
ARMADORES MARÍTIMOS
OPERAMOS EN TODOS LOS PUERTOS DEL PAÍS

DESCARGA FERTILIZANTES

BIG BAGS

CARGA GRANOS

CARGA PALETIZADA

SERVICIO INTEGRAL

Avda. Gral Rondeau 2340
Montevideo - Uruguay
Tel.: +598 2924 3769
Fax: +598 2924 3769 int 21
E-mail: nobleza@deambrosi.com.uy

NOBLEZA NAVIERA S.A.
ARMADORES MARÍTIMOS

Hidrovías como pilares en cadena logística regional

En este semestre Uruguay ocupa la presidencia pro t  pore del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay Paraná, que corresponde al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) a través de su subsecretaría. “Estamos trabajando junto al MTOP y Cancillería para fortalecer el funcionamiento del Comité y reactivar el trabajo de la Comisión del Acuerdo”, sostuvo a El País el presidente del organismo, Pablo Genta.

Añadió que también se ha puesto como objetivo “avanzar en el tratamiento de los principales asuntos pendientes, que hacen a la mejora de las condiciones de uso y aprovechamiento integral de la vía navegable”.

Por otro lado, informó que en la última reunión de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la OEA, la empresa estatal fue distinguida con la presidencia del Comité Técnico Consultivo sobre Hidrovías, Puertos Interiores y de Cruceros hasta 2029. “Desde ese rol trabajaremos con la región para atraer inversiones y promover los intercambios que faciliten la integración y la complementación entre los diferentes actores”, apuntó el jerarca.

Consideró que la elección de la CIP-OEA reafirma la confianza que los países miembros depositan en Uruguay para avanzar en la integración regional.

Coordinación. La ANP, destacó el logro de alcanzar la coordinación e intercambio de información en tiempo real entre las autoridades aduaneras de Paraguay y Uruguay de modo de reducir al mínimo el escaneo de contenedores de trasbordo que pasan por Montevideo, sin resignar seguridad y transparencia. Asimismo, el MTOP “nos ha otorgado el   lveo solicitado que llamamos Punta del Arenal Sur, a efectos de desarrollar una nueva estación de transferencia de graneles sólidos (excepto mineral de hierro) y



Una barcaza equivale a unos 80 camiones circulando por las rutas.

alijo de líquidos incluidos combustibles que suben o bajan por la hidrovía”.

“Estamos preparando los pliegos para licitar la terminal/buque de transferencia y las zonas de fondeo de barcasas asociadas a esa operativa y también para ampliar las capacidades de amarre para quienes operan en el puerto de Nueva Palmira, tanto en los muelles públicos como en las terminales privadas”, indicó Genta.

Por su parte, el Ministerio de Ambiente ya otorgó la Autorización Ambiental Previa (AAP) a Woil SA, firma del grupo paraguayo Zapag, para desarrollar un puerto multipropósito ubicado cerca de Nueva Palmira (Soriano). Con una inversión de US\$ 150 millones, la obra operará como un centro de acopio y transferencia de celulosa junto con combustibles renovables.

Brasil. Mientras tanto, avanza el desarrollo de la Hidrovía Uruguay-Brasil, que mover   más de 2 millones de toneladas de carga. Se estima que esa cifra anual se alcanzar   al tiempo de construirse la terminal en el río Tacuar   junto a una terminal multipropósito proyectada sobre el Río Cebollat  , próxima a La Charqueada (Treinta y Tres).

El Estado de Río Grande del Sur este año adjudicó la licitación de las obras de dragado de la Hidrovía Uruguay-Brasil a un costo de US\$ 10 millones, tal como informó El País. Los trabajos estarán enfocados en los canales San Gonzalo y Sangradouro, que une la Laguna Merín con la Laguna de los Patos. La Hidrovía Uruguay-Brasil tendrá 1.960 kilómetros de largo. Conectar   el noreste de Uruguay (Treinta y Tres, Cerro Largo y Lavalleja) con el puerto de Río Grande.



Bulk Terminal Nueva Palmira

TRASBORDO DE PRODUCTOS
Agrícolas / Minerales / Líquidos



Corporación Navios
Granos S.A.



Corporación
Navios S.A.



Enresur S.A.

Luces y sombras de la actividad

La actividad portuaria en Uruguay muestra distintas realidades dependiendo del puerto y el tipo de carga. “El movimiento de contenedores en el Puerto de Montevideo ha tenido un descenso muy importante”, afirmó Mónica Ageitos, presidenta del Centro de Navegación (Cennave) en diálogo con El País.

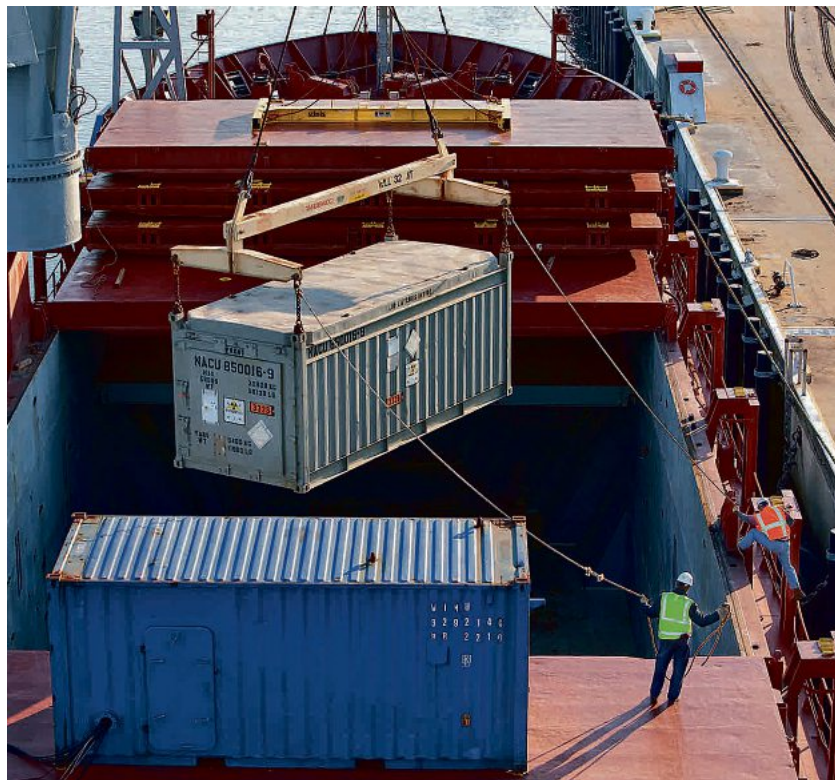
Por otro lado, en la mercadería en bodega hubo una baja en la descarga de combustible, yeso y gas y aumento en fertilizante y urea.

“Si tomamos en cuenta lo que se cargó existió un aumento en la soja, arroz, chip de madera y celulosa. También se observó un comportamiento constante en lo que refiere a la carga rodante y automóviles y embarque de ganado en pie”, añadió.

Por otra parte, en Nueva Palmira, ha crecido el movimiento de distintas cargas, con constante crecimiento en especial del mineral de hierro pero también de otras cargas como la colza, la soja, entre otros.

Insistió en que el movimiento de contenedores ha tenido una baja importante desde octubre de 2024, “lo que ha venido empeorando con el correr de los meses”.

Esta baja tiene una relación directa con la carga de trasbordo que ha optado por otros puertos de la región. “Además de afectar el vo-



Advierten sobre las distintas realidades de la operativa portuaria.

lumen de los contenedores y el total de movimientos, ha afectado notoriamente la menor presencia de buques oceánicos y de buques feeders que son los que ‘alimentan’ a estos primeros”.

A su vez, este descenso también afecta a la cadena de servicios portuarios en general, precisó la dirigente empresarial.

Transporte marítimo. En otro orden, la presidenta del Centro de Navegación estimó que el transporte marítimo mundial superó la etapa de crisis extrema de años anteriores. “Sin embargo, enfrenta tensiones operativas debido a factores geopolíticos”, indicó Ageitos.

La situación en América Latina experimenta una reconfiguración logística durante este año, impulsada por inversiones masivas en infraestructura, sobre todo en puertos brasileños pero también en otros puertos de la región, aseveró.

En este sentido, puntualizó la ejecutiva, la región proyecta un crecimiento de la carga, especialmente a través de la Hidrovía Paraguay – Paraná pero también a través de los puertos oceánicos y en eso nuestro país debe actuar rápido para captar esa carga a través de nuestros principales puertos.

CUELLOS DE BOTELLA CRÍTICOS

Sobre el nivel de competitividad, la presidenta del Centro de Navegación indicó que, por un lado, Uruguay se posiciona a la vanguardia de América Latina gracias a sus fortalezas institucionales, seguridad jurídica y estabilidad macroeconómica. Pero por el otro, “enfrenta cuellos de botella críticos relacionados con los altos costos de producción, la carga fiscal y la rigidez burocrática, o sea el costo país”.

La actividad portuaria “sufrir los mismos problemas que el resto de los sectores, y la diferencia cambiaria es una de las más importantes”. Tampoco la permanente conflictividad laboral “ayuda a la previ-

sibilidad que necesitamos”. Dijo que el país “tiene todo para ser un hub regional pero necesita que se gestione para ello. Tenemos seguridad jurídica, reglas claras, servicios portuarios eficientes y una excelente posición geográfica. Pero para ser un hub regional necesitamos la carga de trasbordo y tránsito que nos ponga en esa posición”. Cómo lograr el pasaje de esa carga “hace la diferencia entre los países que logran ser hub y los que no”. No hay una receta perfecta, “pero todo empieza por una buena gestión de la infraestructura y de los espacios portuarios”, afirmó Ageitos.



TGM
TERMINAL DE GRANELES
MONTEVIDEO

Dragado con el sector privado y recursos públicos

Para consolidar al puerto de Montevideo como centro de distribución regional es fundamental que los barcos puedan entrar y salir con la mayor carga posible. “El mantenimiento y la ampliación de las profundidades y la total operatividad de los muelles son prioridades de esta administración”, aseveró a El País el presidente de la ANP, Pablo Genta.

Sostuvo que el puerto de Montevideo enfrenta hoy una “necesidad urgente de dragado, derivada de un quinquenio marcado por una baja inversión y volúmenes de extracción muy inferiores” a las necesidades de la terminal.

El jerarca agregó que al asumir se encontró con una situación complicada, dado que el 70% de la flota propia de dragado estaba fuera de servicio y al mismo tiempo el dragado contratado fue cero entre los años 2020 y 2022 y un mínimo en 2023. “Eso llevó a que se acumularan sedimentos en una cantidad mayor a la capacidad de dragado con medios propios”, indicó el presidente de la ANP.

En esta administración está proyectado aumentar las inversiones en dragado a niveles históricos. “Para 2025-2029, habremos invertido un 81% más que en el quinquenio anterior”. Son casi US\$ 115 millones incluyendo dragado público y privado.

La estrategia apunta a fortalecer el dragado propio y simultáneamente retomar el dragado con terceros para realizar todo aquello

que los medios públicos no pueden hacer. “En particular la inversión planificada para dragar con medios propios es más del doble de lo ejecutado entre 2019 y 2024”, destacó.

A la brevedad comienza el dragado con la empresa SDC-CHEC, que está trabajando al interior del puerto, tanto a pie de muro en los muelles públicos como en las dársenas interiores”, puntualizó el presidente del ente.

En el marco del contrato con esta empresa hace pocas semanas “recibimos una nueva lancha construida especialmente para realizar batimetrías”, expresó Genta.

Se trata de una embarcación “fundamental para profesionalizar la gestión en tanto vamos a poder medir los resultados verificando las profundidades antes y después de la obra de dragado”.

El jerarca comentó que “elaborar e implementar un Plan de Dragado de los puertos (accesos y muelles) y vías navegables bajo competencia de ANP, incluyendo la evaluación de adquisición de equipamiento y embarcaciones”.

Añadió que el plan “debe contemplar los trabajos necesarios para alcanzar la profundidad de -14m en toda la extensión del canal de acceso, antepuerto, áreas de maniobra y otras en el puerto de Montevideo”.

Para el dragado en todos los puertos bajo la gestión de la ANP, se proyecta invertir cerca de US\$ 115 millones durante el período, esto es un 81,3% superior respecto a 2020-2024.



Aumentar la profundidad de canales y muelles como prioridad.

Financiá el crecimiento de tu empresa con el apoyo de **Tu Banco**

Si necesitás importar mercadería, materia prima o insumos, podés contar con tu Banco.

Ponemos a tu alcance nuestros instrumentos para financiar hasta el 100% de tus importaciones.

- Líneas de crédito hasta 1 año en la moneda que prefieras
- Cartas de crédito, cobranzas y cartas de garantía
- Comisiones que te benefician

*Sujeto aprobación crediticia



Más información en brou.com.uy



BANCO REPÚBLICA

130
ANIVERSARIO

La ANP “es una empresa pública que tiene un cometido muy importante en el desarrollo nacional, para que la producción nacional que se exporta y los insumos que se importan encuentren una organización eficiente, rápida y con tarifas adecuadas. En ese sentido, tenemos innumerables desafíos como administración”, dijo a El País el director Jorge Gandini.

Consideró que la competencia histórica entre Montevideo y Buenos Aires quedó en un segundo plano. “Hoy la competencia está entre las grandes navieras, que son organizaciones multimodales, con un poder de incidencia muy importante”, aseveró.

Respecto al desafío de ser un puerto hub, Gandini precisó que la carga que maneja Uruguay “no es un volumen atractivo” para que los grandes buques arriben al puerto de Montevideo, de modo que “tenemos que mejorar nuestra calidad de gestión, nuestra infraestructura, la participación del sector privado y ser atractivos para que las cargas que se mueven en la región encuentren en Montevideo y Nueva Palmira razón suficiente para llegar acá”.

El jerarca estimó que es preciso adaptar la organización a la transformación de la gestión. “Es tener una carrera funcional para que se profesionalicen todos los niveles de dirección de la ANP, para que se pueda acceder a esos cargos por concursos y eso genere una motivación en la capacitación de los funcionarios”.

Afirmó que es clave la transformación que debe afrontar el organismo. “Se requiere mucho más que una nueva estructura, que se está trabajando junto con la OPP y Servicio Civil; también se requiere un cambio de cultura interna. Este es el principal desafío que tenemos para enfrentar”.

En cuanto al dragado, Gandini recordó que con la administración argentina de Javier Milei, en el gobierno pasado se obtuvo “la autorización a dragar a 14 metros, y podemos llevar a esa profundidad nuestro canal de 51 kilómetros de extensión y 140 metros de solera (ancho)”. Ese desafío “lo tenemos autorizado pero no ejecutado; esta es la principal razón de la competencia con otros puertos. Los barcos son cada vez más grandes y requieren cada vez más profundidad para ingresar al puerto con cargas máximas, para abaratar los costos en flete”.

Aún no se ha concretado el dragado por temas económicos. Sin embargo, “la decisión política está tomada en el directorio, es respaldada por el MTOP y es uno de los compromisos para 2027/2028 del propio ministro de Economía y Finanzas, Gabriel Oddone”.

Estrategia. La posibilidad de ser un hub regional “no es un objetivo lejano ya que una parte importante de nuestra carga es transbordo o transferencia de cargas que vienen de otros orígenes. Pero debemos desarrollar la combinación de captar carga del sur brasileiro a través del puerto seco de Rivera, una extensión del puerto de Montevideo y cuando un camión pasa frontera e ingresa, deposita la carga y el tren la transporta directo al muelle donde esté atracado el barco en el puerto de Montevideo. Eso ahorra tiempo y combustible para la carga brasileira. Se podría, en el modelo hub, captar carga que hoy no tenemos”.

Actualmente, se desarrolla una renovación de la estructura ferroviaria de Paraguay, conectándose desde Encarnación con la vía férrea de

GANDINI: UN 25% DEL MOVIMIENTO DE CONTENEDORES SE HA PERDIDO EN LA COMPETENCIA ENTRE LAS NAVIERAS



Argentina hasta Concordia. “Un tramo de tren ingresa a Uruguay, falta construir algunos kilómetros de vía hasta conectar con el ferrocarril central en Paso de los Toros. Así, podríamos captar muchísima carga que viene en contenedores, que no tiene salida directa al mar. Ahí tenemos otro proyecto en marcha que nos puede afirmar en esa idea de puerto hub”.

Gandini estimó que el mayor desarrollo del tráfico y la hidrovía impactará en el puerto de Montevideo y en los tres de Nueva Palmira: el estatal, el de Navíos y el de UPM. “Ya mueven cargas muy importantes y hay muchísimo espacio para crecer. A esto se suman otros puertos privados que se proyectan sobre el río Uruguay que completarán sus cargas en puertos de la ANP”, indicó.

Además, destacó la estación de transferencia de mineral de hierro granulado, ubicada sobre el río al norte de Nueva Palmira, que ya mueve unos tres millones de toneladas de hierro, y

857
SON LOS MILES
DE TEUS QUE SE
MOVIERON EN
EL PUERTO DE
MONTEVIDEO
DURANTE EL
AÑO 2025.

otros cuatro millones en navíos que salen en barcos de 40.000 toneladas a una transferencia en la zona alfa, a buques de 180.000 toneladas. “Esa carga seguirá aumentando cada año; hay un escenario de competencia con condiciones naturales apropiadas que bien aprovechadas pueden hacer crecer el movimiento, el trabajo y la logística”, apuntó.

Contenedores. Sostuvo que la operativa “se vio perjudicada por alguna naviera que espera las barcazas paraguayas en Buenos Aires y no en Montevideo; esto nos ha generado la pérdida de un 25% del movimiento de contenedores. Pasamos de unos 1.100.000 Teus en 2024 a 857.000 en 2025. “Estamos trabajando para recuperar esa carga y para sustituirla por otras, que empiezan a desarrollarse en la región; y para las que Montevideo, si tuviéramos además los 14 metros, sería una alternativa más económica y atractiva para las navieras”, concluyó.